50 gr

Nr. 1

LOT

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

POLSKI

DWUTYGODNIK

15 stycznia 1935 r.

ROK WYD. XIII.













Połączone wysiłki społeczeństwa i rządu stworzyć mogą silną obronę Polski. Rozbieżne wysiłki organizacyj społecznych są niecelowe i prowadzą do marnowania środków pieniężnych, złożonych z wielkim entuzjazmem i ofiarnością przez społeczeństwo nasze na rozwój lotnictwa i przygotowanie skutecznej obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Oto słowa wstępne „Programu Prac L. O. P. P. na rok 1935", ustalonego przez Prezesa Zarządu Głównego Gen. Dyw. Inż. Leona Berbeckiego.

Słowa mocne i jasne, które w sposób zdecydowany wyrażają ideę przewodnią organizacji. A nie zapominajmy, że organizacja ta łączy w sobie ponad 1.200.000 obywateli polskich, bez różnicy płci, wieku, wyznań i przekonań politycznych.

Pragniemy współpracować z Rządem, aby we wspólnym wysiłku stworzyć silną obronę Polski, — obronę w powietrzu i na ziemi, któraby dała spokój i bezpieczeństwo naszym rodzinom, naszym najbliższym, całemu krajowi wreszcie, na wypadek zawieruchy wojennej, w jej najgroźniejszym przejawie niebezpieczeństwa lotniczo-gazowego.

Nie stać nas na rozbieżność wysiłków, na niecelowe marnowanie sił i środków, łożonych przez społeczeństwo na rozwój lotnictwa i obronę przeciwlotniczo-gazową Polski. Dlatego musimy się skupić, musimy pod jednym sztandarem połączyć wysiłki, aby osiągnąć cel, który reprezentuje organizacja do tego powołana wolą Narodu i Państwa, — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Z Nowym Rokiem, nowej wzmożonej pracy, hasła tu wymienione powinny głęboko wniknąć w dusze i serca członków naszej organizacji, aby w dalszej konsekwentnej i celowej pracy zrealizować zamierzenia, podjęte dla dobra, siły i bezpieczeństwa Ojczyzny.

Oto jedyne życzenia, jakie L. O. P. P. niesie z Nowym Rokiem swym Członkom, Bratnim Organizacjom i Społeczeństwu Polskiemu.

W KRAJU

PODOFICEROWIE NA CHALLENGE 1936 R.

Korpus podoficerski ufundował na Challenge 1934 dwa samoloty, obecnie zaś na zjeździe swoich delegatów, odbytym w dn. 12 stycznia r. b., powziął uchwałę o opodatkowaniu wszystkich podoficerów zawodowych wojska, marynarki i KOP. Wysokość opodatkowania wynosić będzie jeden złoty miesięcznie, w przeciągu jednego roku, poczynając od dnia 1 marca 1935 roku.

Na zjazd przybyło około 200 delegatów. Kwoty, które powstaną ze składek, będą przeznaczone na zakup samolotów challenge'owych na r. 1936, na nagrody dla podoficerów, biorących udział w Challenge'u i utworzenie stypendjum dla dzieci podoficerów zawodowych, którzy będą studjowali na wydziałach lotniczych. Zebranie wyłoniło komitet dla przeprowadzenia akcji zbiórki. (fotografja na prawo u dołu).



PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO U NAJWYŻSZEGO PROTEKTORA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

W dniu 1. I. 1935. złożył Panu Prezydentowi R. P. życzenia noworoczne imieniem generalicji Inspektor Armji, gen. dyw. inż. Leon Berbecki.



MARSZAŁEK POLSKI PRZYJĄŁ PREZYDENTA SENATU W. M. GDAŃSKA.

Dnia 7. I. złożył wizytę w Belwederze nowoobrany prezydent Senatu Wolnego Miasta Gdańska, Adolf Karol Greiser. A. K. Greiser jest znanym z czasów wielkie' wojny lotnikiem.

PRZESYŁKI LOTNICZE DO KRAKOWA RABKI I ZAKOPANEGO.

W każdą sobotę i dnie przedświąteczne, będą przewożone z Warszawy do Zakopanego i Rabki listowne przesyłki lotnicze i pośpieszne samolotami, odlatującemi z Warszawy o godz. 13-ej min. 30 i przylatującemi do Krakowa o godz. 15-ej, a z Krakowa pociągiem motorowym Polskich Kolei Państwowych luks-torpeda — odjazd o godz. 15.30, przyjazd do Rabki o 17-ej min. 12, a do Zakopanego o g. 18 m. 08.

Przesyłki listowne lotnicze i pośpieszne, wysyłane tą drogą, będą doręczane adresatom w Krakowie, Rabce i Zakopanem w tym samym dniu przez umyślnego posłańca.

Tego rodzaju posyłki listowe — lotnicze i pośpieszne należy wrzucać do skrzynek dla poczty lotniczej w Warszawie, lub też nadawać w urzędzie pocztowym Warszawa 1 i Warszawa 2, do godz. 11 m. 40 rano. Do skrzynki lotniczej, umieszczonej obok biura miejskiego Polskich Linij Lotniczych „Lot" w Al. Jerozolimskich 35, można przesyłki te wrzucać do godz. 12 m. 50 w poł.

Zjazd podoficerów w dniu 12 stycznia 1935 r.



SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU R. P. WYJECHAŁ DO PRAGI CZESKIEJ.

Ppłk. dypl. obs. Bogdan Kwieciński, złożył dotychczasowo piastowaną godność sekretarza Aeroklubu R. P., w związku z powołaniem go na stanowisko Attaché Wojsk. Poselstwa R. P. w Czechosłowacji.





CHEMICZNE ŚRODKI BOJOWE W POLICJI

W jesieni ubiegłego roku mieliśmy sposobność czytać o krwawych walkach domowych zarówno w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, jak i w Hiszpanji. W jednym i w drugim wypadku dzienniki podkreślały jako sensacyjny szczegół tych wydarzeń — użycie chemicznych środków bojowych przez policję i wojska rządowe.

Stosowanie chemicznych środków bojowych przez policję, nie należy jednak do rzeczy zbyt nowych. Pierwsze doświadczenie w tym kierunku zdobyła jeszcze przed wielką wojną policja francuska, — a po wojnie prawie wszystkie nowoczesne państwa zaprowadzają w policji stopniowo broń chemiczną.

Przyczyny tego szybkiego i powszechnego zaprowadzenia tej nowej broni policyjnej są bardzo różnorodne.

Przedewszystkiem łączą w sobie chemiczne środki bojowe, możność użycia na odległość z działaniem prawie piorunującem, a jednak nie powodują naogół trwałych uszkodzeń ciała. Dla policji przedstawia to połączenie trzech właściwości bardzo doniosłe znaczenie: pozwala na obezwładnienie i pojmanie przeciwnika bez uszkodzenia go. W rozpraszaniu tłumów i w walkach ulicznych, działanie odpowiednio użytej broni chemicznej zmusza przeciwników do natychmiastowej uległości. Zwłaszcza cenione są chemiczne środki bojowe w tych wypadkach, kiedy policja ma do czynienia z przeciwnikiem oszańcowanym lub zabarykadowanym i zaopatrzonym w broń palną i dostateczny zapas amunicji. W tych razach kilka celnych strzałów gazowych sprawia ten sam skutek — jaki dawniej uzyskiwano przez długotrwałe oblężenie, a nawet użycie artylerji: — przeciwnik musi się poddać!

Chemiczna broń policyjna stanowi pewien odłam broni chemicznej, a mianowicie wybrane zestawy do tych celów środki działające szybko i niepowodujące trwałych, poważniejszych uszkodzeń ciała. Do najczęściej używanych należą: gazy łzawiące, sternity i dymy bojowe. Forma zastosowania bywa różna: W stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej są wyrabiane pistolety gazowe rozmaitego kalibru i donośności, karabiny ręczne gazowe oraz granaty ręczne. Należy dodać, że mówimy tutaj wyłącznie o uzbrojeniu policji. Poza tem znajduje się w użyciu pałka gumowa, urządzona jednocześnie jako pistolet gazowy. Wykluczone są z użycia wszelkie gazy parzące.

Zastosowanie chemicznych środków bojowych w służbie bezpieczeństwa nie ogranicza się jednak do używania ich przez policję.

Banki i urzędy pocztowe znalazły w nich potężnego sprzymierzeńca w walce z bandytyzmem. W skarbcach bankowych i przy okienkach urzędów pocztowych zainstalowano w wielu miastach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej urządzenia, które przy najmniejszej próbie wtargnięcia przez osoby niepowołane — wydzielają obficie gaz łzawiący. Urządzenia te bywają często połączone z systemem alarmowym, np. z dzwonkami elektrycznemi lub sygnałami świetlnemi i posiadają tę własność, że przy normalnem otwieraniu skarbca lub spokojnem zbliżeniu się do okienka, nie działają. Jak donosi prasa amerykańska, zdążono do tej pory w Stanach Zjednoczonych unieszkodliwić w ten sposób 156 włamań do banków i 14 napadów na urzędy pocztowe.

We wszystkich opisanych przez nas możliwościach zastosowania chemicznych środków bojowych w służbie bezpieczeństwa publicznego, przyjmujemy zgóry jeden warunek, który jest bezwzględnie konieczny dla skuteczności tej broni. Warunkiem tym jest nieposiadanie, względnie spóźnione nałożenie dobrych masek przeciwgazowych. Przeciwnik, wyposażony w maski i obznajmiony z ich użyciem nie będzie mógł być zwalczony zapomocą środków przez nas opisanych. Należy jednak nie przeceniać możliwości skutecznego zastosowania obrony przeciwgazowej przez przeciwników policji. Ani bandyta, ani włamywacz nie będą mogli na czas nałożyć masek — nawet gdyby je posiadali. Już zupełnie nie mówiąc o tłumie w czasie rozruchów, którego zaopatrzenie i wyszkolenie wymagałoby wiele czasu i środków materjalnych.

Możemy zatem uważać, że w postaci broni chemicznej otrzymała służba bezpieczeństwa nowy, bardzo skuteczny środek walki, którego szerokie możliwości znajdują się dopiero w początkach jego rozwoju.

zam.



Strzelanie z amer. karabinu gazowego.



Karabin gazowy z kompletem naboi.

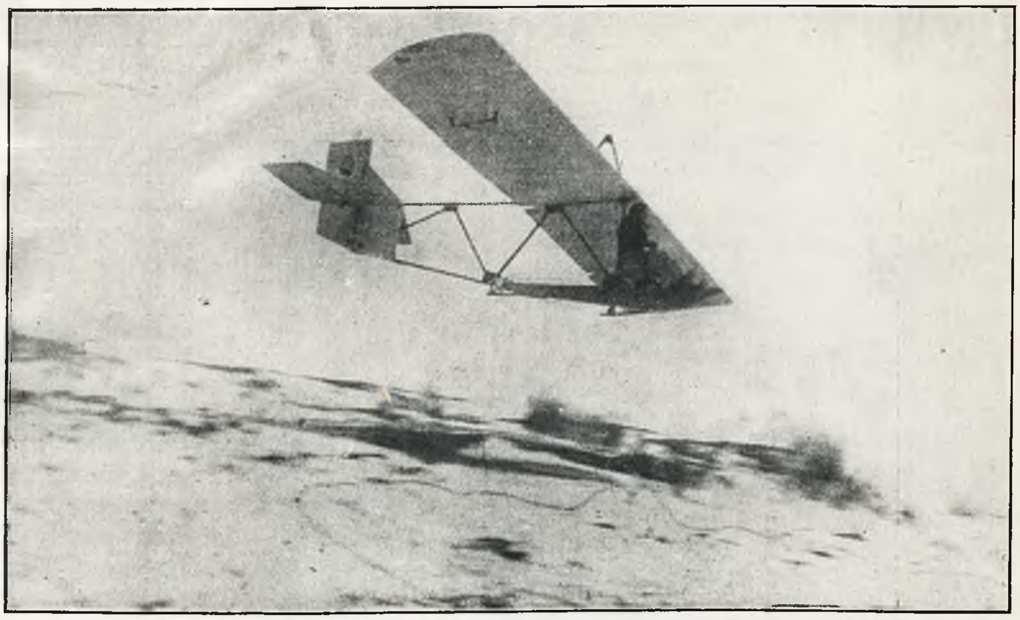


Rozproszenie tłumu za pomocą świec dymnych.

Policja wypuszcza świecę dymową.



SZYBOWNICTWO W ZIMIE



Początki zimy są równocześnie końcem sezonów pracy naszych szkół szybowcowych.

Do odpoczynku zimowego przygotowano już pieczołowicie sprzęt i cały dobytek dwu głównych szkół polskich w Bezmiechowej i Polichnie.

To samo dzieje się i zagranicą. Główne szybowisko niemieckie na Wasserkuppe w górach Rhön pustoszeje.

Zamyka się również centrum szybcowcowe francuskie w Banne d'Ordanche w górach Owernji.

Zamykanie na zimę centr szybowcowych nie jest jednak dowodem snu zimowego szybownictwa w danym kraju. Szybownictwo w zimie nigdzie nie śpi — lecz bardzo intensywnie przygotowuje się do nowej pracy w następnym sezonie.

Kursy teoretyczne dla nowych adeptów lotnictwa bezsilnikowego, uzupełnianie wiadomości nauki lotniczej pilotów szybowcowych, to najpopularniejsze prace szybownictwa w zimie.

Nie próżnują również w zimie wszelkie warsztaty szybowcowe. Tak te, których zadaniem jest dostarczenie nowego sprzętu jak i te, które muszą doprowadzić do właściwego stanu sprzęty używane w ciągu lata.

Ośrodki szybowcowe mające możność użytkowania lotnisk — mogą w zimie pozwolić sobie na perfekcjonowanie swych pilotów szybowcowych w lotach holowanych za samolotem a w razie potrzeby i posiadanych środków mogą nawet przeprowadzać szkolenie wstępne czy też trening za pomocą lotów holowanych za samochodem. Niema również spoczynku w zimie szybowcowy konstruktor, którego zadaniem jest troska o coraz lepszy pod każdym względem sprzęt. Jego nieustającem zadaniem jest: zbudować szybowiec łatwiejszy w użyciu, pewniejszy, prostszy w konstrukcji i tańszy w produkcji. Ulepszeń ciągłych w tych kierunkach żądają użytkownicy szybowców niezależnie od tego o jaki szybowiec chodzi. Wymagania te będą stawiane i nowym szybowcom szkolnym i treningowym czy wyczynowym.

Doświadczenia z ubiegłego sezonu szybowcowego, zebrane w warsztatach i na szybowiskach są cennymi materjałami dla konstruktora.

Obserwacje robione na szybowiskach i podczas lotów przez meteorologów są również materjałami, które przemyślać i przepracowywać dla użytku praktycznego musi meteorolog szybowcowy.

Zima wreszcie jest okresem prac organizacyjnych dla szybownictwa.



Powiększanie ilości członków kół szybowcowych, zbieranie funduszów na jego cele i rozszerzanie zakresu działania zainteresowań szybownictwem — są pracą propagatorów tego sportu.

Dla szerszego ogółu konieczne jest parę słów wyjaśnienia dlaczego są na zimę zamykane szkoły szybowcowe?

Przedewszystkiem pamiętać trzeba, że tereny do startów i lądowań w szkołach szybowcowych to nie są lotniska, równe i proste. Są to zbocza gór, często poprzedzielane od siebie kotlinami i jarami. Te nierówności terenu wypełnione śniegiem są groźne w zimie dla maszyny i pilota.

Transport szybowca na miejsce startu, znajdujące się prawie zawsze, jak wiadomo na szczycie zbocza, z którego się startuje, przedstawia duże trudności dla całej obsługi tak koni i ludzi, tem większe, im bardziej strome jest dane zbocze.

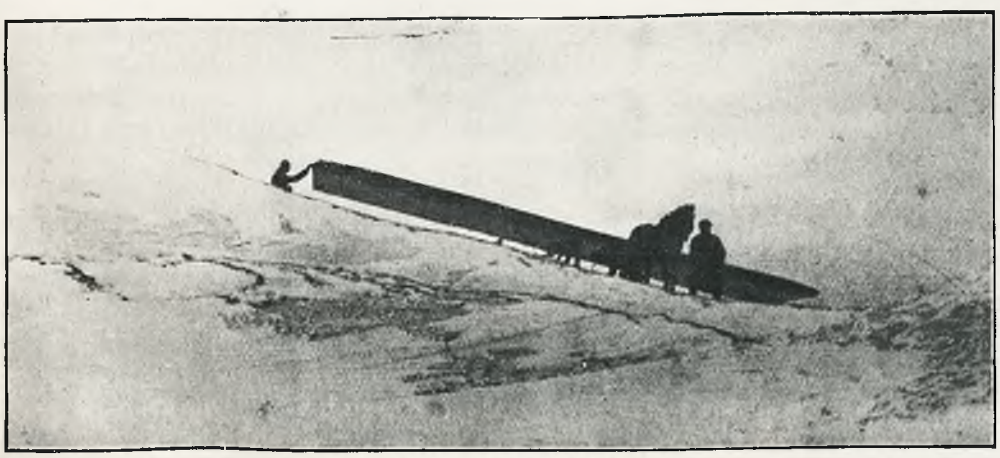
Pomieszczenia warsztatowe do remontów szybowców wymagają z racji charakteru tych prac dość wysokiej temperatury, którą bardzo trudno jest utrzymać w dużych halach stojących w górach i na odludziach.

Wspomnieć również należy o zakwaterowaniu uczni. Budynki mieszkalne są wszędzie o charakterze letnich schronisk nieprzystosowanych do mieszkania w zimie. Naturalnie, że na te wszystkie trudności są środki, jak wałowanie śniegu, samochody na gąsienicach do wyciągania szybowców na górę i odpowiednie inwestycje budynków.

Są to jednak wszystko sprawy pociągające za sobą duże wydatki i jak dotychczas nigdzie — na większą skalę — niestosowane.

Z tej prostej przyczyny, że przy dzisiejszym stanie rzeczy w szybownictwie nie opłacają się.

R. A.





UROCZYSTOŚCI ZAKOŃCZENIA CHALLENGE'U I GORDON-BENNETT'A W R. 1934



Brak miejsca nie pozwolił nam w ostatnim numerze „Lotu" podzielić się z naszymi czytelnikami wrażeniami z finału Challenge'u i Gordon-Bennett'a.

Nie będziemy zresztą i dziś szczegółowo opisywać przebiegu uroczystości rozdania nagród. — Niech każdy, kto nie widział i nie słuchał tego przez radjo, przedewszystkiem żałuje, a potem, jeśli zechce, wyobrazi sobie sam, jak to było. Ja, ze swej strony, dodam, że nie przypominało to, ani żadnej wysztywniałej oficjalnej uroczystości, ani było podobne do nudnych akademij, kiedy uczestnicy cieszą się z uzewnętrznienia swoich uczuć. — Nie da się to też porównać, ze zwyczajnem rozdawaniem nagród sportowych.

Rzadko można zobaczyć uroczystość tak podniosłą, a równocześnie tak naturalnie radosną i szczerą. — Nastrój w dniu 15 grudnia, zapoczątkowany w okręgu stołecznym L. O. P. P. (patrz Nr. 25) trwał przez cały dzień. — O godzinie 17-ej w salonach Rady Ministrów, odbyło się wręczenie nagród uczestnikom dwóch największych turniej powietrznych: Challenge'u i Gordon-Bennett'a. — Ile było osób tyle widzieliśmy pogodnych, roześmianych twarzy. Począwszy od Premjera Rady Ministrów, który swoją obecnością, podkreślił łączność Rządu ze Społeczeństwem, a skończywszy na przedstawicielach młodzieży szkolnej wszyscy promieniowali radością. Przy stole prezydialnym przewodniczył Minister Komunikacji. Obok zasiedli szefowie departamentów lotnictwa wojskowego i cywilnego prezes Aeroklubu R. P. i kierownicy Zawodów. Parę krótkich, świetnych przemówień (podanych na str. 14) rozpoczęło uroczystość.

Po chwili odczytano ostateczną klasyfikację załóg i przy dźwiękach hymnów państwowych wręczono Zwycięzcom nagrody. Publiczność witała entuzjastycznie zarówno swoich bohaterów, jak i cudzoziemców. Wszystkich nagród nie możemy niestety wymienić. Wystarczy, gdy powiem, że Bajan, zdobywca puharu Challenge'owego (drugi raz dla Polski, w myśl Żwirkowego testamentu) otrzymał nagrodę p. Prezydenta Rzeczypospolitej, Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych (regulaminowe), międzynarodowe nagrody Marszałka Polski i Ministra Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej, oraz szereg nagród poza regulaminem. Prez. Rady Min. R. P, **Zarządu Głównego L. O. P. P.**, Związku Kioskarzy w Poznaniu i t. d.; st. sierż. Pokrzywka dostał nagrodę międzynarodową Miasta Królewca i nagrody przechodnie Prezesa Rady Ministrów R P. i **pieniężną Zarz. Gł. LOPP.** Płonczyński prócz regulaminowej nagrody pieniężnej zdobył nagrodę międzynarodową miasta Berlina i pozaregulaminowe Min. K. Siedleckiego, **Zarz. Gł. LOPP** oraz Kom. Org. Challenge'u w Wilnie.

Towarzysz Płonczyńskiego mechanik pokładowy Zientek uzyskał nagrodę pieniężną **Zarz. Gł. LOPP.**

Z baloniarzy Hynek otrzymał nagr. pieniężną, związaną z pierwszem miejscem, oraz nagrody pozaregulaminowe Pana Prezydenta R P., P. Marszałka Piłsudskiego, Widzewskiej Manufaktury Wagrum, nagr. pieniężną **Zarz. Gł. LOPP.** Trzema ostatniemi nagrodami dzielił się z Pomaskim. Burzyński i Zakrzewski (II miejsce), prócz nagrody pieniężnej i międzynarodowych: Prezydenta Warszawy i Aeroklubu R. P. otrzymali nagrody pieniężne firmy Wagrum. Janusz i Wawrzczak otrzymali pieniężną nagrodę regulaminową, związaną z IV miejscem. Pozatem trzej piloci balonowi polscy kpt. F. Hynek, kpt. Burzyński i kpt. A. Janusz **zdobyli zespołowo nagrodę pozaregul. Min. Kom. R. P.**



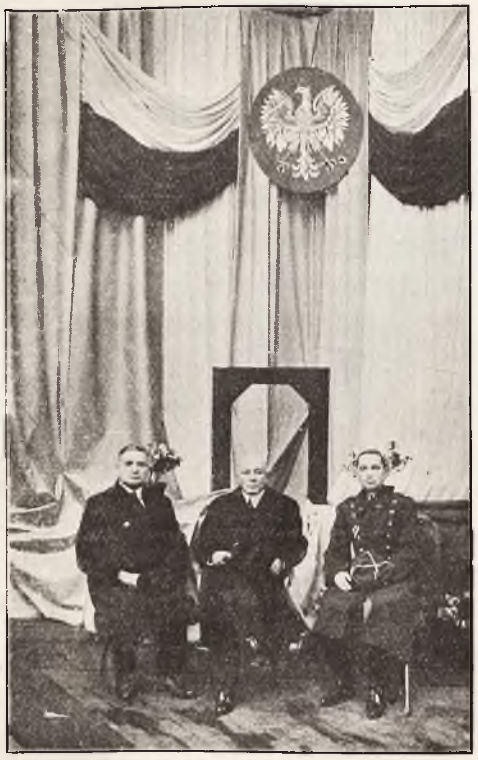


Seidemann pierwszy wśród konkurentów zagranicznych w Challenge'u za zajęte 3-cie miejsce otrzymał nagrodę Min. Spr. Zagr. R. P., Związku Miast Polskich i Kolonii — Osterkamp zdobył nagrodę Prez. Warszawy i Automobilklubu Polski. — Pozostali zawodnicy Aeroklubu Rzeszy Niemieckiej, którzy weszli do finału (W. Junch, G. Passewaldt, Francke, Bayer, Hirth, Hubrich): Bibesco i Aeuroklubu Niemiec. Czesi zdobyli nagrodę Min. Kom R P. dla **najlepszego zespołu narodowego** (Ambruz, Anderle, Zaczek). Indywidualnie Ambruz wziął nagrodę P. L. „Lot". — Italia, jeśli chodzi o Challenge zajęła w osobach pp. A François i Lausin'e 18-te i 19-te miejsce.

W Gordon-Bennecie zawodnicy zagraniczni zajęli: 3 miejsce Belgja (Demuyter i Coeckelbergh), zaś 5 i 6-te Szwajcarja (Serber Ilgenkamp i von Baeri 5-te i Dietschi 6-te), pozatem odsyłamy Czytelników do zeszłorocznego numeru, gdzie podaliśmy zupełnie dokładnie kolejność zajętych miejsc.

Bankiet w Salonach Hotelu Europejskiego nosił charakter wybitnie serdeczny i koleżeński.

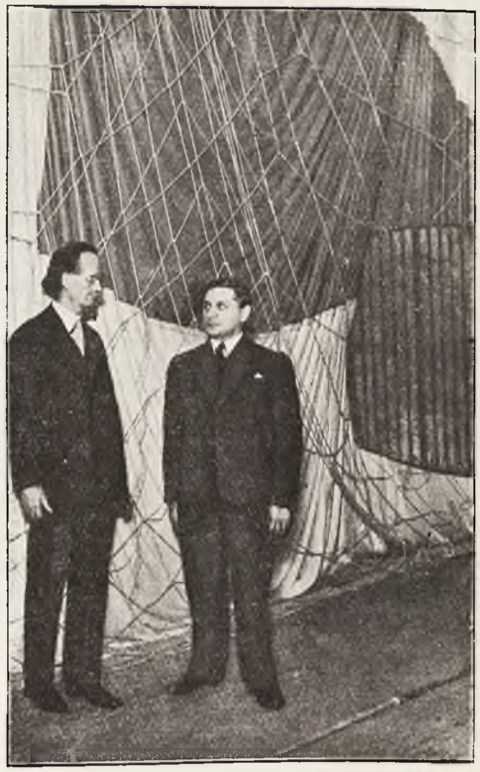
JESZCZE O WYSTAWIE AERONAUTYKI W PARYZU



Balonowe stoisko na wystawie w Paryżu: siedzą od lewej mjr. inż. Mazurek, Amb. R. P. Chłapowski, mjr. dypl. Niewęgłowski

Bardzo duże zainteresowanie aeronautyką polską okazał Prezydent Republiki Francuskiej Lebrun, który w towarzystwie ministra lotnictwa gen. Denain, ambasadora Polski Chłapowskiego i szeregu innych osobistości zatrzymał się dłużej przy stoiskach Aeronautyki Polski, informując się szczegółowo o stanie, rozwoju naszego lotnictwa i balonów.

Z pośród licznych znakomitych cudzoziemców, znawców aeronautyki, zwiedzających Wystawę, ogólne zaciekawienie wzbudziła obecność słynnego aeronauty stratosferycznego prof. Picarda, który niezmiernie żywo zainteresował się naszym przemysłem balonowym i rozwojem aeronautyki w Polsce. Profesor Picard nawiązał osobiste bliższe stosunki z naszemi baloniarzami, których reprezentantem na wystawie był mjr. pil. obs. bal. inż. St. Mazurek, dyrektor Wojskowej Wytwórni Balonowej w Jabłonnie. Jak wiadomo, dzięki doskonałości naszej wytwórni balonowej, której stoisko na Wystawie Paryskiej przedstawiało się najwięcej interesująco, wśród innych stoisk balonowych, prof. Picard zamierza przyjechać do Polski, aby tutaj w Wytwórni Balonów w Jabłonnie zamówić powłokę balonową, przeznaczoną na nowy balon stratosferyczny.



Balonowe stoisko na wystawie w Paryżu: mjr. inż. Mazurek w rozmowie z prof. Piccardem.

Stoiska polskie na Międzynarodowej Wystawie Aeronautyki w Paryżu cieszyły się dużem zainteresowaniem nie tylko szerokich rzesz zwiedzających, ale i oficjalnych sfer rządowych i wojskowych Francji.

Notujemy z radością ten miły fakt, świadczący o doskonałości naszego przemysłu lotniczego i balonowego, zyskującego sobie coraz więcej zainteresowania i uznania zagranicą. Tego rodzaju żywe zainteresowanie wyrazi się niewątpliwie odpowiedniemi zamówieniami zagranicznemi na nasze samoloty myśliwskie i turystyczne, oraz balony.

P. Z. L. — R. W. D. — i W. W. Bal. mogą być dumne z osiągniętych na wystawie rezultatów.

Prezydent Rep. Franc. Lebrun na stoisku polskiem.





Dyplom dla robotników Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, z których wyszły zwycięskie samoloty R. W. D.



Zwycięska załoga: kpt. [illegible] i sierż. G. Pokrzywka.

CHALLENGE I GORDON BENNETT 1934 R.

MEDALE I DYPLOMY PAMIĄTKOWE

Zgodnie ze zwyczajem, utrwalonym już przez tradycję, Zarząd Główny L. O. P. P. wydał szereg medali i dyplomów pamiątkowych dla Zwycięzców i Współtwórców Zwycięstwa Polskiej Aeronautyki, w międzynarodowych zawodach lotniczych i balonowych.

Dobrze się stało, że w ten sposób podkreślono zasługi nie tylko samych zwycięzców, ale i wszystkich tych, którzy przyczynili się pośrednio do osiągnięcia tego wspaniałego sukcesu.

Wiemy z relacji samych zawodników, że zawdzięczają oni swe zwycięstwo w pierwszym rzędzie sprzętowi. Samolot i silnik, jak również i balon, które zdobyły w ciężkiej walce konkurencyjnej pierwsze miejsca, były wytworem konstrukcji polskiej, zaprojektowane przez naszych inżynierów i wykonane rękami polskiego robotnika. Że myśl konstrukcyjna była doskonała, a wykonanie solidne i wzorowe, — dowodem odniesione zwycięstwo.



Dyplom dla robotników Państwowych Zakładów Lotniczych, z których wyszły doskonałe samoloty P. Z. L.



Zwycięzcy w zawodach o nagrodę Gordon Bennett'a, kpt. Hynek i por. Pomaski.

Medal dla inż.: Rogalskiego, Wędrychowskiego i Drzewieckiego, konstruktorów samolotów R. W. D.





Medal dla inż.: Dąbrowskiego, Misztala i Nowińskiego, konstruktorów samolotów P. Z. L.



Medal dla współtwórców zwycięstwa w Challenge 1934 r.

Zdobyć pierwsze miejsce w silnej konkurencji międzynarodowej, mogli tylko ci zawodnicy, którzy rozporządzali najlepszym sprzętem. Jeśli to nastąpiło, to mamy najlepszy dowód, że wytwórnie sprzętu lotniczego i balonowego okazały się nie tylko tak dobre, jak zagraniczne, ale nawet lepsze. A to jest zjawiskiem radosnem i równocześnie wyrazem doskonałości, którą nasi konstruktorzy, inżynierowie, technicy i robotnicy mogli osiągnąć jedynie ciężką i ofiarną pracą, wysokim patriotyzmem i wielką kulturą techniczną.

Oprócz przemysłu lotniczego, do zwycięstwa przyczyniło się szereg ludzi, powołanych do współpracy przez Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk., którzy w dziedzinach: technicznej, wyszkoleniowej i organizacyjnej nie szczędzili sił ni trudów nad jak najlepszem wywiązaniem się ze swych obowiązków.

Wierząc we własne siły, nie zawiedli, udowadniając całemu światu, że jesteśmy narodem, który nie ustępuje w niczem innym mocarstwom i potęgom lotniczym.

Rozumiejąc wartość tego zjawiska i doceniając miarę zasług i wysiłków, społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P., pragnie w ten sposób dać wyraz swego uznania i wdzięczności.

W dniu, w którym Prezes Zarządu Głównego, gen. dyw. inż. Leon Berbecki będzie wręczał dyplomy Zwycięzcom i Współtwórcom zwycięstwa „Challenge i Gordon Bennett", wszystkie serca polskie, tak żywo reagujące na chwałę Polski, — zabiją mocno i gorąco uczuciem sympatji i wdzięczności dla tych, którzy MIELI UFNOŚĆ WE WŁASNE SIŁY, WEDŁUG WSKAZAŃ WODZA, WIELKIEGO BUDOWNICZEGO POLSKI NIEPODLEGŁEJ — JEJ MOCY I POTĘGI.

A. W.



Medal na cześć współtwórców zwycięstwa w zawodach balonów wolnych.



Dyplom dla robotników Wojskowej Wytwórni Balonowej, z której wyszły zwycięskie balony z „Kościuszką" na czele.



Dyplom dla robotników Polskich Zakładów Skody, które stworzyły doskonały i niezawodny silnik do samolotów RWD.

Medal dla inż.: Umiastowskiego, Łozińskiego i Nowkuńskiego, konstruktorów doskonałego silnika „Skoda" do samolotów R. W. D.





Moje loty balonowe

WŁADYSŁAW POMASKI
por. pil. balonowy

Z WIATREM NA WSCHÓD

Lotów treningowych wykonaliśmy niewiele.

Dłuższe, a wykonane tylko we dwu były: 1) z Warszawy do Krynicy, na balonie „Gdynia" na dzień przed klęską powodzi i po paru dniach 2) z Warszawy do Rabki, na balonie „Polonia", w dwa dni po powodzi, gdy fala powodzi doszła do Wisły, zalewając doliny lewych dopływów i okolice górnej Wisły.

Lądowaliśmy na polance o powierzchni 1000 m, między Małym i Dużym Luboniem.

Powrót był uciążliwy i drogą okrężną, bo przez Maków — Żywiec — Bielsko — Katowice.

Na odprawie w dniu 21.IX 1934 r. drogą losowań ustalono kolejność startu.

Los postanowił, iż pierwszy startował balon polski „Warszawa". Balon „Kościuszko", jako następny balon polski w myśl dokonanego losowania miał startować po pierwszej kolejce państw.

Ponieważ ogółem przedstawiciele 8 Aeroklubów brali udział w zawodach o puhar Gordon-Bennetta, balon „Kościuszko" miał startować jako 9-ty z kolei.

Napełnianie gazem odbywało się sprawnie.

By nie przeciążać obsługi trzymaniem balonu przygotowanego do startu, celowo opóźnialiśmy ostateczne przygotowanie, to jest przymocowanie kosza do obręczy.

Po odprowadzeniu balonu „Warszawa" na miejsce startu przystąpiliśmy do uregulowania naszego sprzętu i wyważenia balonu.

Kosz nasz o wielkości normalnej, jak do lotów krajowych do balonu 750 m był najmniejszy z koszów użytych podczas zawodów.

Ułożenie w stosunkowo małym koszu 12 butli z tlenem, aparatu tlenowego z rurkami łączącemi butle, pokrowców przewozowych powłoki, kosza, siatki, prowiantów, który przez życzliwe nam osoby był dostarczony w dość dużej ilości, klatkę z gołębiami, przyrządów nawigacyjnych i radja sprawiało pewne trudności i wymagało drobiazgowości.

Wiaderko z wodą i radjo postanawiamy ulokować już na miejscu startu.

Butle i część prowiantu lokujemy pod ławeczką, mapy w kieszeniach kosza. Na dno kosza ułożono pokrowce. 15 worków z balastem lokujemy w koszu, 35 wieszamy z boku kosza.

Pływaki koszowe umocowane są zewnątrz, powietrze wypuszczone. W końcowej fazie przygotowania zwraca się do mnie kpt. Kraczkiewicz, z zapytaniem: „Czy możecie startować wcześniej, gdyż trzy balony, które miały startować przed wami nie są przygotowane, z powodu uszkodzeń obręczy nośnej lub siatki".

Po porozumieniu się z kpt. Hynkiem, daję odpowiedź twierdzącą.

Odważenie balonu zajmuje nam parę minut.

W tym momencie otrzymuję od mgr. Niemczewskiego, ostatnią poprawkę warunków meteorologicznych, mianowicie odczyty pilota wypuszczonego z lotniska i wiadomości o inwersji.

Poprawki te wnoszę do otrzymanego komunikatu.

Na podstawie powyższego stwierdzamy, iż na wysokości 1.500 m jest wiatr o sile około 42 km na godzinę, z kierunku w. s.

Przygotowani i odważeni ruszamy do startu.

W międzyczasie balon „Belgica", po wyreperowaniu rwącej sieci również jest gotów do startu.

Ponieważ z losowania wynikało, iż „Belgica" miał startować przed nami przeto puszczamy go przodem, posuwając się powoli i odważając balon dodatkowo.

Los kapryśny sprawił, iż startując drugi raz w zawodach o puhar Gordon-Bennetta startuję w bezpośredniem sąsiedztwie balonu „Belgica", kierowanego przez czterokrotnego zdobywcę puharu Demuyter'a.

Pierwszy raz w Bazylei startowałem przed „Belgicą", teraz w Warszawie za „Belgicą".

Po starcie balonu „Belgica" podchodzimy do miejsca, wyznaczonego na start.

Przymocowanie worka z wodą dla gołębi — ustawienie radja zajmuje nam minutę czasu, lecz aparaty fotograficzne czekują i chwytają nas na oko. Splot linek i mała przestrzeń założona utrudnia nam swobodę poruszania, wobec czego nie możemy spełnić życzenia pp. fotografów, by wysunąć się przed linki, jak to zrobili nasi koledzy. Pozostajemy za linkami i na to nawet fotografowie nic poradzić nie mogą.

Ostatnie uściski dłoni, życzenia — lub milczące, a wiele mówiące spojrzenia — Hymn narodowy — ostatnie odważenie, a raczej odjęcie jeszcze 3 worków z piaskiem i na komendę „puszczaj" obsługa odskakuje od kosza, a balon powoli wznosi się ku górze w kierunku lewo skrzydłowej trybuny.

Huragan oklasków towarzyszy wznoszeniu się balonu i przejściu jego ponad trybunami. Otrzymane przed chwilą kwiaty wysypują się na trybunę potęgując siłę oklasków.

Oklaski rzęsiste otrzymuje balon — wszak to jest ten, który w roku 1933 rozsławił barwy polskie na drugiej półkuli i spowodował przepłynięcie puharu Gordon-Bennetta przez szeroki Ocean do Polski.

Widząc zbliżający się front chłodny, celem uniknięcia zmoczenia sprzętu, a temsamem otrzymania zbędnego balastu, postanawiamy powoli wznieść się nad chmury.

Zaraz po starcie, gdy słychać było jeszcze oklaski, będąc nad zabudowaniami szpitala Marszałka Józefa Piłsudskiego, gdy ja zająłem się nastawieniem i umocowaniem radja i barografu, kpt. Hynek przystępuje do odciążenia balonu wysypując piasek.

Obserwując zgóry lotnisko i przygotowane do startu następne balony, po ośmiu minutach lotu, będąc na wysokości 600 metrów, przelatujemy nad mostem Kierbedzia.

Przed nami balon „Belgica".

W okolicy Zegrza, widzimy inny balon, lecz z powodu zapadającego mroku, nazwy jego nie możemy odczytać.

Posuwające się szybko w naszym kierunku chmury powodują, iż nieżałując balastu, po wyrzuceniu 150 kg piasku, o godzinie 17,15 jesteśmy na wysokości 1.200 m. W tym czasie przecinamy szosę Radzymińską, nad miejscowością Marki.

Kierunek wiatru na tych wysokościach, z S. W. zmienia się na W. S. W. Zachodnia część horyzontu pokrywa się zwiększającem zachmurzeniem. Lekkie chmury poczynają stopniowo z wszystkich stron otaczać coraz bardziej balon. Ostatni widoczny przez nas balon „Belgica" ginie nam w chmurach. Po przejściu Radzymina, na wysokości 1.600 m, jesteśmy już w chmurach. Wyrzucając w dalszym ciągu balast do 210 kg, o godz. 17.40 jesteśmy już na wysokości 1.800 m, nad chmurami. Przez okna w chmurach widoczne światła st. kol. Tłuszcz. Wiatr z szybkością 50 km na godzinę pędzi nas w kierunku wschodnim.

Noc szybko zapada, — słuchając radia zapalamy pod koszem obowiązkowe białe światło. Księżyc tarczą swą, oświetla nas stopniowo coraz silniej. Ziemia ukryta pod chmurami, które wznosząc się stopniowo wyżej starają się nas zagarnąć w swa opiekę. Celem uniknięcia delikatnej, lecz niepożądanej dla nas opieki w dalszym ciągu wyrzucamy piasek. O godz. 19, czyli po 2 godzinach i 8 minutach lotu widzimy pod koszem balonu w przerwach chmur światła, tor kolejowy i kilka wstęg stosunkowo jasnych, które mają oznaczać szosy.

Z układu dróg i toru orjentujemy się, iż miasteczko, które jest pod nami to Sokołów.

O godz. 19.30 balon osiągnął wysokość 2.500 m, lecz kosztem 345 kg piasku. W ciągu 2½ godzin lotu zużyliśmy 2/5 pobranego balastu, lecz osiągnęliśmy cel, t. j. chwyciliśmy wiatry wiejące w kierunku wschodnim, z średnią szybkością 40 km na godzinę.

Utrzymanie się nad chmurami celem uniknięcia opadów, — czyli dodatkowego obciążenia balonu i utrzymania kierunku wschodniego jest naszym dalszym celem.

Lecz pozostały balast musimy oszczędzać, by nam wystarczył możliwie na długi czas tembardziej, że spodziewamy się zmniejszenia szybkości wiatrów na naszej drodze. Chmury pod nami sięgają swym szczytem do 2.200 metrów. Przestrzeń 300 metrów jest dostateczna, by uniknąć niespodzianek.

O godzinie 19.30 otrzymujemy pierwszy komunikat meteorologiczny dla załóg balonowych.

Podano nam szybkości wiatrów na wysokościach 500, 1000, 1500, 2000 i 2500 z

obszaru północno-zachodniej Polski. Szybkość wiatrów przyziemna od 20 do 30 km/godz. na wysokościach 300 m do chodzi do 60 km/godz.

Dowiadujemy się również, że balon „Toruń" wystartował bez załogi i kosza. Współczujemy senjorowi aeronautów panu Ravaine, który oderwał się od swych codziennych zajęć we Francji, przyjechał do Polski, by rywalizować z innymi o pierwszeństwo w przepłynięciu największej przestrzeni i w chwili, gdy już powinien odrywać się od ziemi pozostaje bez balonu.

Dowiedzieliśmy się również o pertraktacji z Hiszpanami, o wypożyczenie balonu i tu przypomniała się nam odmowa Aeroklubu Francji na zezwolenie dopuszczenia do startu Hiszpanji, której zgłoszenie przybyło po wyznaczonym terminie. Los płata figla.

Może i tu był kapryśny los, który Francuzom — odmawiającym Hiszpanowi prawa startu — każe zwrócić się do niego z prośbą o wypożyczenie balonu. Stawiamy sobie pytanie, jaka przyczyna była ucieczki balonu.

Zmniejszając szybkość wznoszenia się balonu o godzinie 21.15 zatrzymujemy się na wysokości 3.000 m.

Chmury, które całkowicie zasłaniały ziemię, stopniowo nikną — posuwając się w kierunku północno-wschodnim. Pod nami powstaje wielka przerwa w chmurach, — która powiększając się odsłania nam światła miasteczka, a w dali rzekę.

Orjentując się mapą stwierdzamy, iż miasto, które świeci pod nami nosi nazwę Wysokie Litewskie, a rzeka w południowej stronie to Bug.

Dalej w kierunku południowym widzimy większe skupienie świateł Brześcia n/Bugiem.

Kierunek lotu i nasze położenie zorjentowane dokładne.

Mając czas swobodny przeliczamy średnią szybkość naszego posuwania się. Otrzymany komunikat meteorologiczny dla załóg balonowych upewnia nas, iż na północy Polski chmury zasłoniły całkowicie niebo i miejscami są opady deszczowe.

Noc szybko zapada. Oświetleni księżycem wlatujemy nad błota Pińskie. W koszu przy starcie było ciasno, lecz w miarę wyrzucania balastu robi się coraz luźniej. O godzinie 22.20 kpt. Hynek włożywszy na siebie ciepły kaftan i spodnie szykuje posłanie na wąskiej ławce i wysuwając nogi poza otwór w koszu, układa się do spania.

Temperatura coraz niższa daje znać o sobie. Zawijam się w palto. Na nogi zakładam dodatkowo ciepłe kamasze, otrzymane w roku 1932 w Bazylei. Zabezpieczenie powyższe nie chroni jednak od zimna i zęby zaczynają szczekać.

Utrzymując równowagę balonu na wysokości 3.000 m, co pewien czas orjentuję się w kierunku naszego posuwania się, obserwując odbicie księżyca w błotach i bajorach.

Teren lesisto-błotnisty rozciąga się na dużej przestrzeni. Wiosek i miejsc zamieszkałych prawie nie widać. Cisza wielka — czasem tylko gołąbki siedzące w klatce, poruszą się — przysuwają się jedne do drugich coraz bliżej, by wspólnem ciepłem ogrzać się.

Jedyne połączenie z Warszawą to radjo — przez które dowiaduję się o najświeższych wiadomościach.

O godzinie 22.58 widzę na północy światła miasta Kobrynia, o godz. 23 odbieram komunikat meteorologiczny dla balonów wolnych. W komunikacie jest mowa o przesuwaniu się niżu nad Bałtykiem i opadach w okolicy Łomży — Wilna. Według komunikatu wiatry górne są silniejsze od dolnych, wobec czego utrzymanie się na wyższych warstwach jest pożyteczne, choć kosztowało nas drogo.

Chrapanie kpt. Hynka upewnia mnie, iż mój współtowarzysz dobrze odpoczywa.

Odsuwając się od środka niżu otrzymuję stopniową zmianę kierunku wiatrów z zachodnich na W. N. W.

Kierunek, co do przestrzeni swobodnej dobry, lecz stawiam sobie pytanie, jak rozwija się niż południowo-rosyjski i gdzie on się przesuwa. Zachód ciemny, lecz i wschód nie zupełnie wesoły.

W pół godziny po północy kpt. Hynek zziębnięty pomimo ciepłych kaftanów przebudził się i wstał. Objaśniam pokrótce nasze położenie. Na południu widać światła Pińska. Miasta tego nigdy nie widziałem przedtem. Teren przed nami jednostajnie błotnisty. Między poszczególnemi kępami drzew widać światła ognisk, które pomagają nam w dokładnym orjentowaniu się w kierunku naszego lotu.

O godzinie pierwszej otrzymujemy przy pomocy radja z Warszawy II-gi komunikat meteorologiczny opracowany szczegółowo przez Główną Wojskową Stację Meteorologiczną na podstawie pomiarów z godz. 23-ej. Pomiary w Baranowiczach i Białymstoku sięgały do wysokości 2.000 m i pozwoliły nam orjentować się, iż górne wiatry są szybsze od dolnych. Głęboki niż barometryczny przesunął się ku wschodowi na Skagerrak. Z powyższego orjentujemy się iż nad brzegami morza Bałtyckiego panują opady atmosferyczne.

Znużony czuwaniem zajmuję miejsce na ławie, wysuwam nogi poza burtę kosza, lecz niestety zmieścić się na ławie nie mogę. Wysokość moja nie odpowiada długości ławki i zmuszony jestem wygiąć się w łuk, pozycja, jak do odpoczynku niezbyt wygodna. Staram się zasnąć, lecz sen nie przychodzi. Po pewnym czasie zdrzemnąłem się, lecz po kilkudziesięciu minutach przebudziłem się z bólem szyi, która będąc nienormalnie naciskana wywołuje protest. Zmieniam pozycję z leżącej na leżąco-siedzącą. Chłód coraz bardziej dokucza.

Woda wlana do skrzyneczki gołębiom — przemieniła się w lód.

O godzinie 3.30 wstaję z ławki i jak można rozgrzewam się zacierając ręce i nogi.

Jesteśmy ponownie nad chmurami. Na południu widać większą rzekę. Jest to Prypeć. Po dopływach i położeniu toru kolejowego orjentuję się, iż jesteśmy już na terenie Z. S. S. R. Granice przeszliśmy podczas mego snu, o godz. 3.25.

Po pewnym czasie zauważyliśmy, iż barograf przestał się obracać i zamiast wykreślania linji krzywej wykreśla tylko pionową. Lekkie poruszenia nim nie odnoszą skutku. Odczepiony i poruszany gwałtowniej ruszył. Jak długo stał nie wiemy dokładnie. Chmury zasłaniają stopniowo coraz bardziej teren.

Na wschodniej stronie horyzontu, zorza poranna powiększając się coraz bardziej rozjaśnia niebo — wpływając na osłabienie siły światła księżyca. O godz. 5-ej tarcza słoneczna podniosła się ponad chmury i swemi słabemi na razie promieniami obejmuje w posiadanie powłokę balonu i kosz.

Wyrażenie „obejmuje" w posiadanie nie jest przesadą, gdyż wpływ ten daje się odczuć bardzo. Balast wyrzucony do wschodu słońca doszedł do 474 kg, czyli dawno przepołowiliśmy go.

Dzięki działaniu promieni słonecznych od wschodu słońca do godz. 9-ej rano czasu Warszawskiego, a 11-ej Moskiewskiego; nie wyrzuciliśmy ani kg balastu, a wysokość lotu nie tylko nie obniżyła się, lecz przeciwnie wznieśliśmy się z 3.000 do 4.000 m, czyli o kilometr w górę.

Gołąbki w klatce również przebudziły się i rozpoczęły wesołe gruchanie.

O godz. 5.50 otrzymaliśmy III-ci komunikat meteorologiczny oparty na pomiarach z godziny 2-ej. Szybkości wiatrów podane z Połulanki, Białegostoku i Baranowicz były większe, niż z godziny 23-ej i podobnie, jak poprzednio na górnych wysokościach większe. Szybkość frontu chłodnego od 30 — 40 km/godz. w kierunku na wschód. Przeglądając mapkę synoptyczną stwierdzamy, iż dochodzimy do obszaru pasa wyższego z dnia poprzedniego.

Chmury stopniowo zakrywają cały horyzont, ziemia przez dłuższy czas jest nie widoczna.

Obserwując chmury stwierdziliśmy, iż dolne wiatry posiadają kierunek S. W. O godz. 6.07 kpt. Hynek przygotował meldunek i umocował go do nóżki gołębia. Gdy chmury rozstąpiły się tak, że widać było pod balonem skrawek ziemi, gołębia ucałowawszy posadził na koszu.

Gołąbek, nasz szary goniec, rozejrzał się wokoło rozwinął skrzydełka sfrunął, a zatoczywszy koło wokół balonu początkowo wzniósł się na wysokość około 20 metrów ponad balon, następnie począł obniżać się kierując swój lot na zachód.

Długo wzrokiem przeprowadzaliśmy naszego posłańca skrzydlatego zadając sobie w myśli pytanie, kiedy doleci do swego gołębnika? i czy wogóle doleci?

O godz. 6.15 przeszliśmy nad linją toru kolejowego Mozyrz — Złobin, którą widzieliśmy tylko małemi odcinkami w lukach między chmurami.

Słońce oświetlając wierzchnią warstwę chmur, wybiela ją. Chmury same pod działaniem wiatrów i prądów przybierają kształty z baśni dziecinnych jakichś potworów morskich, smoków, zameczysk. Postacie te stale zmieniają się dając co parę sekund nowy krajobraz. Kształtów chmur ani piękna widoków, które roztaczają się pod nami i wokół nas nie jestem wstanie nawet w małej cząstce opisać. Żeby móc mieć o nich pojęcie, trzeba przynajmniej raz wznosić się nad warstwami chmur kłębiastych przy takim spokoju, jaki daje je lot balonem wolnym.

O godzinie 6 m. 45 na wysokości 4.000 m w pobliżu Dniepru, nad ziemią Z. S. S. R., gdzie nabożeństwa są zabronione, a kościoły i cerkwie zamienione w magazyny i teatry dzięki radju rozległ się z naszego głośnika śpiew „Kiedy ranne wstają zorze".

Podczas nadawania programu odnotowałem czas, w którym będą nadawane komunikaty meteorologiczne.

Dowiedzieliśmy się również, iż balon czechosłowacki lądował na terenie Litwy Kowieńskiej.

Chmury usuwają się odsłaniając coraz większe przestrzenie terenu. Widzimy między chmurami rzekę Dniepr, którą przechodzimy o godz. 7 m. 38 mniej więcej na wysokości 52° 15'.

Po pół godzinie chmury kłębiaste znowu zasłoniły teren pod balonem, a wysokie grzbiety ich dochodzą często do wysokości 3.000 m.

O godzinie 9-ej chmury znów lekko rozstąpiły się i w przerwie tej widzę pod balonem tor kolejowy z S W. na E. N.

Słońce ogrzewając nas wpływa na senność, to też przy „sterze" balonu, a dokładniej przy worku z piaskiem na punkcie obserwacyjnym stopniowo zmieniamy się.

Balonik gumowy, ochrzczony przez prasę wnuczkiem, który otrzymaliśmy przy starcie, a który miał ułatwiać nam określenia kierunków górnych wiatrów — opada ku dołowi, a wypuszczony na nitce długości około 500 metrów jest nam pomocny do określenia szybkości i kierunku naszego poruszania się. (d. c. n.)

ZE ŚWIATA



W ub. miesiącu w Niem. Min. Poczty odbyła się konferencja międzyn. S. A. T. A., poświęcona sprawom poczty lotniczej, na którą przybyli przedstawiciele 16 państw.

* * *

Dwaj Portugalczycy: Carlos Bleck i porucznik Costa Macedo, nabyli od państwa Mollisson samolot „De Havilland Comet“ na którym Mollisonowie brali udział w raidzie Londyn—Australja, zamierzając przelecieć w 48 godzin drogę z Lizbony do Rio-de-Janeiro.

Niemiecki sterowiec „Graf Zeppelin“ od dłuższego czasu utrzymuje regularną komunikację z Ameryką Południową, został zbudowany w r. 928 i do końca ubiegłego roku przebył: przeszło 1.000 000 klm., 9.700 godzin lotu i przewiózł 27.368 pasażerów.

* * *

Jeden z instruktorów szybownictwa niemieckiego, p. Lutsche — obecny kierownik szkoły szybowcowej w Syld — dokonał w ciągu kilku tygodni trzech lotów na szybowcu, których ogólna ilość godzin wyniosła 55.30. (zdj. obok).



Odkrywca i podróżnik podbiegunowy Lincoln Ellsworth i lotnik Balchen, przelecieli nad biegunem połudn. na samolocie „Gwiazda Polarna“. Jest to jeden z najniebezpieczniejszych lotów, jakie się odbyły do dnia dzisiejszego. Sukces ten wieńczy wysiłek dwóch ludzi, którzy z niezwykłą odwagą, nie dając się zniechęcić przez liczne bezcelowe wysiłki przygotowali się do tego raidu (zdjęcie obok).



* * *

Eskadra wodno-samolotów amerykańskich w najbliższym czasie zamierza odbyć raid z San-Francisco na Filipiny przez wyspy Hawai i Marianny.

* * *

Rekordowego lotu dokonał amer. lotnik, znany jeszcze z czasów Wielkiej Wojny, kap. Ruckenbacker, z Nowego Jorku do Los Angelos, rozpoczynając tem samem regularną komunikację na dużej wysokości. Na zdjęciu widzimy samolot podczas lotu nad Nowym Jorkiem.

Francuski lotnik Reymond Delmotte ustanowił na samolocie Condron 460, z silnikiem Renault 380 K. M., nowy międzynarodowy rekord szybkości dla samolotów lądowych. Szybkość, osiągnięta przez p. Delmotte, wynosi 504, 672 klm. na godz., zaś dotychczasowy rekord, ustanowiony przez Amerykanina Weddla tylko 90 klm. na godz., na rekordowym samolocie, z silnikiem 800 KP.





HUMOR

(J. Radlicz i W. Dziewałtowski).

1) MIĘDZY INSTRUKTORAMI OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

Pierwszy instruktor: Więc oświadczam ci, że mam tak dobraną, wyszkoloną, wytrenowaną i zżytą z gazową maską drużynę, że nietylko w maskach biega, gimnastykuje się, strzela itp., ale nawet śpiewa, mając na twarzach maski...

Drugi instruktor: Też mi zaimponował! Furda, bracie! Ja mam drużynę, palce lizać, — nawet obiad jada w maskach!...

„I dare".

2) OJCOWIE I DZIECI.

Utrapienie mam ze swym chłopakiem — prawdziwy szybownik...

Czy lata na szybowcu?

...Nie — narazie tłucze sąsiadom szyby...







3) W PROWINCJONALNEM KINIE.

Właściciel kina: — „Panie dyrygencie z tą chwilą, gdy sławny lotnik Szalanżykiewicz wejdzie do naszego kina — orkiestra wykona coś lotniczego np. „Marsz Lotników" albo „Hymn L. O. P. P.".

Dyrygent: Niestety — panie gospodarzu, tych rzeczy mój zespół niema w repertuarze, ale ma inne utwory lotnicze np. „Lecą świetliki, lecą, lecą", albo „Lata ptas_ek po ulicy", może „Lecą liście żółte z drzew"...

Kalendarzyk historyczny m-c Styczeń (red. D. G. W.)

1 — 3 stycznia 1914. — Lotnicy francuscy bombardują połączenia kolejowe w Metz i Aruaville oraz niszczą hangary niemieckich sterowców koło Brukseli.

4 stycznia 1909 — Aeroklub Francji wydał pierwszy dyplom pilota.

5 stycznia 1912 — Francuski przemysłowiec Jacq Schneider funduje puhar jako przechodnią nagrodę za osiągnięcie największej szybkości na samolocie.

5 stycznia 1785 — Międzynarodowy lot na balonie. Francuzi Blanchard i dr. Jeffries startują na balonie z Douvre i przebywają kanał La Manche. W r. b. upływa 50 lat od dnia tego przelotu.

6 stycznia 1919 — Wojsko Polskie obejmuje siłą zbrojną lotnisko na Ławicy pod Poznaniem.

6 stycznia 1931 — Eskadra z 11 wodnosamolotów włoskich pod dowództwem gen. Balbo woduje przy brzegach Brazylji po przelocie Atlantyku.

7 stycznia 1919 r. — Nad wyzwolonym z niemieckiego zaboru Poznaniem poraz pierwszy przelatują polskie samoloty z załogami: mjr. Pniewski, kpt. Mańczak, por. Rosada, chor. Kasprzak, ś. p. Biały i ś. p. Kordylewicz.

9 stycznia 1919 — Zostają sformowane 4-ta, 9-ta i 11-ta Eskadry wywiad. W. P.

9 stycznia 1930 — W Rzymie odbyła się pierwsza lotnicza manifestacja przy udziale 400 samolotów z okazji zaślubin Następcy Tronu Włoskiego.

12 stycznia 1933 — Francuski olbrzym-samolot „Tęcza" dokonuje próbnego lotu na trasie Istrés — Saint Louis w Senegalu.

13 stycznia 1908 — Pionier franc. lotnictwa H. Farman zdobywa nagrodę 50 tysięcy frc. (Deutsch de la Meurthe) za pierwszy lot o długości 1½ klm. w obwodzie zamkniętym.

14 stycznia 1928 — Uroczyste poświęcenie i otwarcie Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie na Żoliborzu, ufundowanego przy wybitnym poparciu L. O. P. P.

15 stycznia 1929 — Powstaje Towarzystwo żeglugi powietrznej pasażersko-pocztowo-towarowej w Polsce pod nazwą Polskie Linje Lotnicze „Lot".

16 stycznia 1919 — Wojska lotnicze składają uroczystą przysięgę na polu Mokotowskiem w Warszawie na wierność Rzeczypospolitej Polskiej.

16 stycznia 1919 — powstaje 1-sza łącznikowa Eskadra W. P.

16 stycznia 1915 — zostało zbombardowane przez 9 angielskich samolotów m. Ostenda. Jest to pierwszy wypadek użycia większego zespołu samolotów dla działań wojennych.

17 stycznia 1929 — Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Dr. Ignacy Mościcki przyjął dyplom i tytuł Członka Honorowego L. O. P. P.

18 stycznia 1920 — Wojska Polskie obejmują w swoje posiadanie lotniska w Toruniu po uwolnieniu go z rąk niemieckich (15-letnia rocznica!).

19 stycznia 1929 — Marszałek Polski, Józef Piłsudski przyjął dyplom i tytuł Członka Honorowego L. O. P. P.

20 stycznia 1934 — Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zostały nadane prawa i przywileje Stowarzyszenia Wyższej Użyteczności.

21 stycznia 1934 — Rządy Polski i Niemiecki ratyfikowały polsko-niemiecką umowę lotniczą.

22 stycznia 1933 — Otwarto dla eksploatacji francuską pocztową linję lotniczą Marsylja — Buenos Aires.

23 stycznia 1920 — Wojska Polskie obejmują w swoje posiadanie lotnisko w Grudziądzu po uwolnieniu go z rąk niemieckich. (15-letnia rocznica!).

23 stycznia 1923 — niebywały wówczas wyczyn pilota Baneyrol, który na szybowcu utrzymał się w powietrzu 8 h 5' 50".

24 stycznia 1924 — Powstał Śląski Okrąg Wojewódzki L. O. P. P.

24 stycznia 1920 — Wojska Polskie obejmują w swoje posiadanie lotnisko w Bydgoszczy, urządzenia lotniskowe i sprzęt lotniczy, po uwolnieniu Bydgoszczy od najeźdzcy.

27 stycznia 1928 — Samolot „Goljath" odbył pierwszą wycieczkę z 13-tu turystami nad Mont - Blanc.

27 stycznia 1933 — po raz pierwszy został użyty szybowiec dla przewozu poczty z Wiednia do Semmeringu.

29 stycznia 1929 — W Warszawie odbył się pierwszy walny zjazd Związku Zawodowych Pracowników Lotnictwa w Polsce.

30 stycznia 1933 — Utworzono w Niemczech Ministerstwo Lotnictwa.

30 stycznia 1934 — Sow. balon stratosferyczny osiągnął wysokość 20.000 mtr. i uległ katastrofie.

31 stycznia 1931 — Wódz teozofów hindus Kriszna-Murti odbył pierwszą swoją podróż samolotem z Paryża do Kolonji.

PRZEMÓWIENIA NA UROCZYSTOŚCI WRĘCZENIA NAGRÓD

(patrz str. 6)

PRZEMÓWIENIE PREZESA A. R. P. JANUSZA KS. RADZIWIŁŁA.

Panie Premjerze, Panie Ministrze, Panie, Panowie!

Pragnę na wstępie w imieniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej oraz szerokich kół lotniczych, złożyć Panu Premjerowi wyrazy gorącej wdzięczności za łaskawe uświetnienie swą obecnością dzisiejszej uroczystości.

Fakt, że uroczystość ta ma miejsce w Siedzibie Rządu Rzeczypospolitej w obecności Pana Premjera i pod przewodnictwem Pana Ministra Komunikacji i przy licznym udziale przedstawicieli władz i społeczeństwa, jest jednym z dowodów ścisłej łączności między Rządem a Społeczeństwem występującem ze szczególną siłą, gdy idzie o interesy naszego lotnictwa.

Fakt obecności Panów przedstawicieli dyplomatycznych Aeroklubów państw zaprzyjaźnionych z Polską, stanowi ponadto potwierdzenie, że sukcesy nasze w dziedzinie aeronautyki prowadzą do zacieśnienia naszych stosunków z innemi krajami.

Uroczystość dzisiejsza zamyka oficjalnie okres Zawodów Challenge Gordon-Bennett 1934 — przeżywany z wielką emocją przez cały świat lotniczy.

Challenge de Tourisme International jest największym międzynarodowym turniejem samolotów sportowych, który z racji swego znaczenia zdobył sobie nawet nieoficjalne miano „Olimpjady". Drugie zawody, to zawody o puhar imienia Gordon-Bennetta — największy turniej balonowy i najstarszy w świecie z pośród zawodów aeronautycznych.

Rola obu tych turniejów w życiu lotniczem jest bardzo doniosła albowiem są one doskonałym stałym wskaźnikiem postępów osiąganych w dziedzinie aeronautyki.

Święcąc dziś uroczystość nagradzania najlepszych zawodników w tych turniejach, uczcijmy wspomnieniem pamięć dzielnych, a poległych na swym lotniczym posterunku lotników, którzy chlubnie zapisali się do historji tych zawodów.

Do nich należą: ś. p. kapitan pilot Franciszek Żwirko, ś. p. inżynier pilot Stanisław Wigura oraz lotnik niemiecki ś. p. Reinhold Poss.

W Challenge ostatnim złożył swe młode życie w ofierze przy wypełnianiu swych obowiązków jeden z organizatorów zawodów ś. p. inżynier Kazimierz Baliński.

Zarówno w Zawodach Challenge, jak i Gordon-Bennett miała miejsce szeroka współpraca pomiędzy szeregiem państw, które w ten sposób, przez kollaborację na terenie jednej z najdonioślejszych i najnowocześniejszych zdobyczy ludzkości — utrwalały i zacieśniały swe przyjacielskie stosunki.

W imieniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej pragnę wyrazić tutaj naszą z tego tytułu wdzięczność Aeroklubom Narodowym, uczestniczącym i współpracującym w Challenge 1934 to jest Aeroklubom Niemiec, Belgji, Francji, Hiszpanji, Włoch, Jugosławji, Austrji i Czechosłowacji.

Pozatem pragnę wyrazić podobną wdzięczność Władzom państw, które udzieliły gościny lądującym na ich terytorjum zawodnikom Gordon-Bennett to jest władzom Związku Socjalistycznych Republik Rad i władzom Finlandzkim.

Rozwój aeronautyki nam Polakom, jest szczególnie drogi, to też żywimy wielką wdzięczność dla naszych konstruktorów i zawodników, którzy idąc torem naszych gorących pragnień chcieli i zdołali wywalczyć zaszczytne miejsce dla barw naszych, w ciężkiem, rycerskiem współzawodnictwie z czołowymi aeronautami świata. Lotnictwu polskiemu cześć!!

PRZEMÓWIENIE KOŃCOWE PREZESA A. R. P. JANUSZA KS. RADZIWIŁŁA.

Panie Premjerze, Panie Ministrze, Panie, Panowie!

Rozdanie nagród zawodnikom w Challenge i Gordon-Bennett 1934 zostało dokonane i tem samem Zawody te zostały zamknięte oficjalnie.

Jednocześnie otwarty został okres drugi, a mianowicie rozpoczął się okres organizowania przez Polskę zawodów Gordon-Bennetta w roku 1935 i Zawodów Challenge w roku 1936.

Korzystam z tej chwili, aby zwrócić się do Pana, Panie Premjerze, z gorącą prośbą od naszych Kół lotniczych o łaskawe udzielenie w dalszym ciągu poparcia naszym zamierzeniom przez Rząd Rzeczypospolitej, co jedynie pozwoli nam wywiązać się należycie z zaszczytnych, ale i równocześnie ciężkich obowiązków organizatora tych zawodów.

Korzystam z tej chwili również, aby zwrócić się do naszych miłych gości zagranicznych z gorącem zaproszeniem o wzięcie udziału — może jeszcze w liczniejszem, niż dotychczas gronie, w przyszłych Zawodach.

Podobnie zapraszamy już teraz przyjaciół i miłośników lotnictwa w Polsce do współdziałania z nami przy organizacji i przeprowadzeniu tych Zawodów.

Raz jeszcze dziękujemy Panu, Panie Premjerze i Panu, Panie Ministrze oraz wszystkim zgromadzonym za łaskawe uczestnictwo w dzisiejszej uroczystości.

PRZEMÓWIENIE PANA MIN. KOM. INŻ. BUTKIEWICZA.

Panie Premjerze, Panie, Panowie!

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej niewątpliwie daje stale dowody, że do rozwoju aeronautyki przywiązuje wielką wagę. Niewątpliwe jest również, że Rząd i Społeczeństwo polskie związane są w tej dziedzinie w stopniu tak silnym, jak w niewielu pozatem krajach. Świadczy o tem najlepiej działalność potężnego, a dobrowolnego związku obywateli jakim jest Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, oraz działalność licznych Stowarzyszeń lotniczych.

Jeśli osiągnęliśmy w dziedzinie aeronautyki znaczne sukcesy, to mamy prawo je traktować, jako należną nam nagrodę, którą sprawiedliwy los udziela zazwyczaj tym u których w zgodnem działaniu sprzęgną się: wola, wiedza i wysiłek.

Te trzy czynniki leżą już u podstaw naszej Odrodzonej Niepodległości, zespolone w wielkiej postaci Budowniczego współczesnej Polski, Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Musiały one wystąpić również i w dziedzinie aeronautyki, która obok idei wolności, coraz więcej — stwierdzam to z prawdziwą radością — zajmuje miejsca w sercach Polaków.

Aeronautyka otwiera bowiem szerokie horyzonty na odległe od nas lądy i morza, obce kraje i narody, z którymi Polska pragnie ramię w ramię pracować dla dobra cywilizacji.

Do zawodów, których uroczystość oficjalnego zamknięcia obchodzimy dzisiaj — stanęliśmy po raz pierwszy w roku 1930, gdy idzie o Challenge, a w roku 1932 gdy idzie o Zawody Gordon-Bennett'a — przyczem udział nasz w tych Zawodach mógł dojść jedynie do skutku dzięki wydatnej pomocy Rządu.

Aczkolwiek pierwsze kroki nasze nie przyniosły nam na tem polu większych sukcesów, to jednakże niezrażeni tem pracowaliśmy stale nad rozwojem naszego lotnictwa.

Obejmująca szerokie horyzonty myśl lotnicza stworzyła sztaby zdolnych i wytrwałych konstruktorów, inżynierów produkcji, a wogóle, cały przemysł lotniczy, oraz liczną rzeszę dobrze władających sterem pilotów, dzięki czemu zdołaliśmy osiągnąć po latach celowej pracy wyniki, które możemy to podkreślić z dumą — postawiły nas w szeregu państw przodujących w tych dziedzinach aeronautyki.

Z okazji osiągniętych wyników — za wybitną współpracą lotnictwa wojskowego i za ogólne kierownictwo organizacyjne — wyrażam gorące podziękowanie Szefowi tego lotnictwa, Panu Generałowi Rayskiemu, również zasłużonym konstruktorom, inżynierom przemysłowym i lotnikom oraz organizatorowi Zawodów — Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej — wyrażam swe wysokie uznanie.

Polska, która drogą usianą nieprzezwyciężonemi, zdawałoby się przeszkodami — przez wytrwałą pracę osiągnęła w dziedzinie aeronautyki poziom należny jej powadze, jako wielkiego mocarstwa tem większy żywi szacunek dla niezmiennie wysokiego dorobku lotniczego, jakim rozporządzają dotychczasowi uczestnicy zawodów Challenge i Gordon-Bennett — Francja, Niemcy, Włochy, Stany Zjednoczone, Szwajcarja, Belgja i Czechosłowacja.

W bogatym dorobku tych państw widzimy dla siebie niejedno jeszcze wskazanie, niejeden jeszcze cel, który osiągnąć będziemy pragnęli.

Skierujemy ku tym celom naszą wolę, natężymy w ich kierunku wiedzę naszych konstruktorów lotniczych, zespolimy w dążeniu ku tym celom nasze siły: siły Państwa i Społeczeństwa.

Chcemy wspólnie z innemi wielkiemi narodami świata współdziałać nad rozwojem aeronautyki, tej największej zdobyczy ludzkości naszych czasów.

PRZEMÓWIENIE GEN. BRYG. PIL. INŻ. RAYSKIEGO.

Panie Premjerze, Panie Ministrze, Panie, Panowie!

W dniu nagradzania najlepszych zawodników w dwu wielkich turniejach aeronautycznych, rozegranych ostatnio w Polsce — pragnę w imieniu ogółu lotników polskich złożyć na ręce Pana Premjera pełne wdzięczności podziękowanie dla Rządu, za troskliwą opiekę nad aeronautyką polską.

Pragnę ponadto podziękować przedstawicielom społeczeństwa za tę wielką życzliwość i serdeczność, jaką społeczeństwo darzy całe lotnictwo, z okazji sukcesów odniesionych ostatnio przez naszych kolegów.

W imieniu ogółu lotników polskich, pragnę jednocześnie zapewnić naszych znakomitych kolegów zagranicznych, — że każdorazowo spotkają się z jak najserdeczniejszem przyjęciem z naszej strony.

Występować we współzawodnictwie z lotnikami zagranicznemi tej miary poczytujemy sobie za zaszczyt — to też zgóry cieszymy się na okazje, jakie dadzą nam po temu przyszłe turnieje lotnicze w Polsce.

Czekamy więc koledzy lotnicy — przybywajcie!

PRZEMÓWIENIA NA BANKIECIE. MIN. KOM. INŻ. BUTKIEWCZA.

Panowie!

Po południu w Radzie Ministrów święciliśmy wspólnie uroczystość rozdania nagród zwycięskim lotnikom w Zawodach Challenge i Gordon-

Bennett, tak drogich każdemu lotnikowi i tak bliskich nam wszystkim.

W obu tych zawodach aeronautyka polska odniosła poważne sukcesy.

W zawodach Gordon-Bennett 1935 i Challenge 1936, które w następstwie osiągniętych zwycięstw będziemy mieli zaszczyt organizować — pragnęlibyśmy widzieć naszych miłych gości zagranicznych w jak najliczniejszem gronie.

Świadomy, jak ciężkie zadania oczekują konstruktorów i lotników w walce o dalszy podbój przestworzy, życzę im w realizacji dalszych ich wysiłków, jak najpomyślniejszych wyników.

Kończąc, wznoszę kielich za rycerskie współzawodnictwo lotnicze Narodów, dla dobra ludzkości i cywilizacji!

PRZEMÓWIENIE NA BANKIECIE PREZESA A. R. P., J. KS. RADZIWIŁŁA.

Panie Ministrze, Panowie!

Wyniki Zawodów Challenge i Gordon-Bennett obejmują oprócz realnych korzyści w dziedzinie lotnictwa równocześnie niemniej cenne korzyści w innej dziedzinie, a mianowicie zbliżenia między lotnictwami i społeczeństwami szeregu krajów.

Zbliżenie to dokonało się we współzawodnictwie lotniczem i przy pracy organizacyjnej — jest więc tem trwalsze i tem dla nas cenniejsze.

Jeśli Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej zdobył życzliwą ocenę kół międzynarodowych dla organizacji zawodów Challenge i Gordon-Bennet'a, to stwierdzić tu muszę, że należyte zorganizowanie tych zawodów, mogło mieć miejsce jedynie przy pomocy zaprzyjaźnionych z nami innych Aeroklubów Narodowych.

W pierwszym rzędzie z wdzięcznością wspomnieć muszę Aeroklub Francji, który zainicjował Zawody Challenge i przeprowadził je poraz pierwszy, podobnie jak zawody Gordon-Bennett'a.

Duży postęp zawdzięczają zawody Challenge Aeroklubowi Niemiec, który je organizował dwukrotnie w latach 1930 i 1932.

Przy każdym Challenge'u współpracowało ponadto szereg innych Aeroklubów przez udział w organizacji i przez uczestnictwo w Zawodach. Wymienić tu pragnę, z gorącem podziękowaniem za współpracę: Aerokluby Belgji, Hiszpanji, Włoch, Jugosławji, Austrji i Czechosłowacji.

Wznoszę kielich za pomyślność dalszej naszej współpracy i za pomyślny rozwój Federation Aeronautique Internationale, która nas wszystkich łączy, jako wielką rodzinę lotniczą.

PRZEMÓWIENIE GEN. BRYG. PIL. INŻ. L. RAYSKIEGO NA BANKIECIE.

Panie Ministrze, Panowie!

Zamknięciem oficjalnem Zawodów Challenge Gordon-Bennett 1934 zakończyliśmy jeden z donosłych etapów rozwoju aeronautyki.

Aeronautyka podąża jednak niepowstrzymanie naprzód, wysuwając ciągle nowe zagadnienia, którym musimy sprostać, bo ożywia nas szlachetna rywalizacja o palmę pierwszeństwa w Zawodach lotniczych.

Muszą podołać tym zadaniom, kierownictwa i organizatorzy oraz konstruktorzy, których rezultaty pracy — wykaże w zawodach wprawna ręka lotnika.

Musimy podołać wszyscy — i za pomyślność tych naszych wspólnych wysiłków wznoszę ten kielich.

Ze względu na liczne zapotrzebowania **na plany modeli latających** w naturalnej wielkości. (Dodatek bezpłatny dla prenumeratorów do Nr. 25 roku ubiegłego), redakcja wykonała dodatkowo pewną ilość odbitek tych modeli, które wraz z opisem będą do nabycia już od 25 b. m.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą **rocznie**: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. **Członkowie:** plk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 640-94



SEKCJA ODKAŻAJĄCA.
PLUTON KOLEJOWY.